Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8290**

17. Wahlperiode 02. 01. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Frank Schwabe, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/8033 –

Aktueller Stand beim europäischen Emissionshandel im Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Innerhalb von zwei Jahrzehnten hat sich der Luftverkehr und damit auch der Ausstoß von Kohlendioxid in diesem Verkehrssektor verdoppelt, die EU rechnet mit einer Verdreifachung dieser Emissionen bis zum Jahr 2020. Der europäische Luftverkehr verursacht nach EU-Angaben aktuell 0,5 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen.

Um eine Lenkung für mehr Umwelteffizienz im Flugverkehr zu erreichen und den Ausstoß des Treibhausgases zu senken, haben die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ab dem 1. Januar 2012 beschlossen.

Durch die Neuregelung soll die Gesamtmenge an Emissionsberechtigungen (Cap) für die Luftfahrtunternehmen im Jahr 2012 97 Prozent der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 betragen. In den kommenden beiden Monaten versenden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Zuteilungsbescheide an die Luftfahrtunternehmen. Der Anteil der kostenlosen Zuteilung beträgt im Jahr 2012 85 Prozent, später dann 82 Prozent, da 3 Prozent der Reserve für neue oder schnell wachsende Airlines zugeführt werden. Die restlichen Verschmutzungszertifikate in Höhe von 15 Prozent müssen die Fluglinien ersteigern. Bei Verweigerung drohen Strafen in Form von Zahlungen in Höhe von 100 Euro pro jede zu viel ausgestoßene Tonne CO_2 bis zum Entzug von Start- und Landerechten.

Durch die Einbeziehung des Luftfahrtsektors in den Emissionshandel werden Anreize für den Einsatz effizienterer und umweltfreundlicher Flugzeuge sowie der Umstieg auf Biotreibstoffe geschaffen. Um Wettbewerbsnachteile für europäische Fluggesellschaften zu verhindern, gilt das Gesetz für alle, auch nichteuropäische Fluglinien, die auf Flughäfen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union starten und landen.

Die USA, China und weitere Staaten haben angedroht, sich an diesem Emissionshandel nicht zu beteiligen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ist geltendes Recht der EU. Die Bundesregierung hat die Festlegungen in der Richtlinienänderung zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 29. Dezember 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

EU-Emissionshandel (2008/101/EG), die überarbeitete europäische Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) vom 5. Juni 2009 durch das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG) in nationales Recht umgesetzt, dessen novellierte Fassung am 28. Juli 2011 in Kraft getreten ist.

Im Klageverfahren amerikanischer Airlines vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) hält die Generalanwältin in ihrem Schlussantrag vom 6. Oktober 2011 die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU für mit dem Völkerrecht vollständig vereinbar.

Am 2. November 2011 hat die Mehrheit der Mitgliedstaaten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICOA) beschlossen, dass sie einen europäischen Alleingang beim Emissionshandel im Luftverkehr nicht unterstützen werden. Am 11. November 2011 hat die Europäische Kommission verkündet, dass sie außereuropäischen Ländern bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel entgegenkommen möchte. Die Kommission ist bereit, Ländern Ausnahmen zu gewähren, wenn sie ähnliche Maßnahmen ergreifen, um den CO_2-Ausstoß im Luftverkehr zu verringern.

1. Sieht die Bundesregierung durch den internationalen Widerstand von Staaten wie die USA, China und Russland gegen die Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften in den Emissionshandel durch die EU die Gefahr, dass dies zu einer Verhinderung oder zur Verzögerung der Einführung des Emissionshandels führen könnte?

Die Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ist geltendes Recht und die Umsetzung ist erfolgt. Der Vollzug läuft bereits, nahezu alle betroffenen Fluggesellschaften – auch die aus Drittstaaten – beteiligen sich und die Bescheide über kostenlose Zuteilungen werden bis Ende des Jahres an die Fluggesellschaften versendet. Die erste Handelsperiode startet damit wie geplant am 1. Januar 2012. Gleichwohl hat die Bundesregierung ihre Bemühungen gegenüber Drittstaaten intensiviert, um auf deren positive Haltung zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel hinzuwirken.

2. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Einführung der Luftverkehrsgesellschaften in den Emissionshandel durch den internationalen Widerstand nicht zu gefährden bzw. sich für die Beibehaltung des aktuellen Zeitplanes für die Einführung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem einzusetzen?

3. Hat die Bundesregierung mit den betroffenen Drittstaaten Gespräche geführt, mit dem Ziel, auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften hinzuwirken, und wenn ja, mit welchen Staaten und wann?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der EU-Kommission im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und bei verschiedenen anderen Gelegenheiten für die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel geworben. Darüber hinaus hat die Bundesregierung im Oktober und November 2011 eine Demarche gegenüber den Drittstaaten durchgeführt, die sich der „Delhi-Erklärung“ gegen den Emissionshandel angeschlossen hatten, und sich dabei vor Ort mit den Vertretungen anderer Mitgliedstaaten und der Kommission abgestimmt. Zentraler Gegenstand der Demarche war die Erläuterung der Hintergründe und Ausgestaltung des Emissionshandels im Luftverkehr sowie der in der Richtlinie vorgesehenen Möglichkeit für Drittstaaten, durch eigene Maßnahmen Flüge von diesen Drittstaaten in die EU vom System auszunehmen.

4. Plant die Bundesregierung aktuell mit betroffenen Drittstaaten Gespräche, um auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften hinzuwirken?

Die Bundesregierung beabsichtigt, ihre Bemühungen fortzusetzen, in Gesprächen mit Drittstaaten auf eine positive Haltung zum Emissionshandel hinzuwirken. Insbesondere soll hierbei das Gespräch mit Akteuren in den USA gesucht werden.

5. Welche Mitgliedstaaten der EU führen aktuell, haben geführt oder planen wann Gespräche mit welchen Drittstaaten, um auf eine positive Haltung zur Einbeziehung ihrer Fluggesellschaften in das Emissionshandelssystem der EU hinzuwirken?

Die Bundesregierung hat keinen Überblick über bereits stattgefundene oder geplante Gespräche vonseiten anderer Mitgliedstaaten. Es berichten jedoch bei Treffen auf EU-Ebene sowie auf Arbeitsebene regelmäßig auch andere Mitgliedstaaten (z. B. das Vereinigte Königreich, Frankreich und die Niederlande) über ihre Erfahrungen aus Gesprächen mit Drittstaaten. Bei der von Deutschland durchgeführten Demarche hat es im Vorfeld eine Abstimmung mit den Vertretungen anderer Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission gegeben; zum Teil wurde die Demarche auch gemeinsam durchgeführt.

6. Sind Treffen zwischen den Staats- und Regierungschefs der EU geplant, um sich mit der internationalen Kritik am europäischen Emissionshandelssystem zu befassen, und wenn ja, wann?

Das Thema stand bei den letzten Ratstreffen des zuständigen Umweltrates wie auch des Verkehrsrates unter „Verschiedenes“ auf der Tagesordnung. Auch die Staats- und Regierungschefs werden sich soweit erforderlich über den aktuellen Stand austauschen. Konkrete Terminplanungen liegen dafür nicht vor.

7. Welche Maßnahmen von Drittstaaten zur Begrenzung von Emissionen im Flugverkehr könnten nach Meinung der Bundesregierung dazu führen, dass die Teilnahme dieser Drittstaaten am Europäischen Emissionshandelssystem nicht notwendig wäre?

In den Emissionshandel werden grundsätzlich keine Drittstaaten einbezogen, sondern ausschließlich Fluggesellschaften, die sich am europäischen Flugverkehr beteiligen, also von EU-Flughäfen starten oder landen. Artikel 25a der Emissionshandelsrichtlinie sieht allerdings vor, dass – sofern ein Drittstaat Maßnahmen zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Flügen, die in seinem Hoheitsgebiet starten und in der EU enden, ergreift – die Europäische Kommission gemeinsam mit dem Drittstaat und den Mitgliedstaaten prüft, wie eine optimale Wechselwirkung dieser Maßnahmen mit dem EU-System erreicht werden kann. So kann die Kommission etwa vorschlagen, Flüge aus dem Drittstaat in die EU nicht in die Berechnung der sonst erforderlichen Emissionszertifikate einzubeziehen. Diese Ausnahme würde auch alle Flüge europäischer Fluggesellschaften aus diesem Drittstaat in die EU betreffen, nicht aber Flüge aus der EU in den Drittstaat.

Der Erwägungsgrund 17 der Richtlinie 2008/101/EG zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel führt dazu aus, dass es sich um ähnliche Maßnahmen handeln soll, die mindestens die gleichen Umweltvorteile wie die Richtlinie erreichen. Grundsätzlich sind sehr unterschiedliche Maßnahmen vonseiten Drittstaaten denkbar und wären anhand eines konkreten Vorschlags zu

prüfen. Da nach Kenntnis der Bundesregierung noch keine konkreten Maßnahmen vonseiten Drittstaaten vorgeschlagen wurden, kann die Frage derzeit nicht beantwortet werden.

8. Hält die Bundesregierung die Ankündigung von China, zivile Fluggesellschaften zu einer Treibhausgasreduktion von 22 Prozent bis 2020 im Vergleich zu 2005 zu verpflichten für eine geeignete Maßnahme, die eine Ausnahme von chinesischen Flügen vom Europäischen Emissionshandelssystem bei Wettbewerbsneutralität ermöglichen könnte, und wenn ja, wie sollte nach Ansicht der Bundesregierung die Kontrolle dieser Verpflichtung aussehen?

Der Bundesregierung liegt kein konkreter Maßnahmenvorschlag Chinas vor. Daher kann nicht beantwortet werden, ob es sich um eine geeignete Maßnahme handelt.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „sollten sich die Gesellschaften aus Drittstaaten nicht einbeziehen lassen, müsse auch die Verpflichtung für europäische Fluggesellschaften entfallen“ (vgl. FAZ vom 29. September 2011)?

10. Was plant die Bundesregierung, sofern sie die Auffassung von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer teilt, als Alternative zur Einbeziehung der Fluggesellschaften in das Emissionshandelssystem als Anreiz für eine Reduzierung von Treibhausgas im Luftverkehr?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist Position der Bundesregierung, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel geltendes Recht ist und wie geplant umgesetzt wird. Die Einbeziehung aller Flüge – auch von Fluggesellschaften aus Drittstaaten – war aus Klimaschutz- wie Wettbewerbsgründen eine wichtige deutsche Forderung in den Verhandlungen. Die Bundesregierung steht zur wettbewerbsneutralen Einbeziehung gemäß der Richtlinie und wird diese, wie die anderen Mitgliedstaaten und wie andere Rechtsakte auch, vollziehen.

11. Wie positioniert sich die Bundesregierung gegenüber der Auffassung, dass die beschlossene Regelung der EU zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel Wettbewerbsverzerrung zugunsten von Fluglinien wie Emirates schaffe, die für ihre Fernost-Flüge mit Zwischenstopps in Dubai oder Abu Dhabi nur für die erste Teilstrecke Verschmutzungsrechte vorhalten, während Direktflüge europäischer Airlines komplett in den Rechtehandel einbezogen wären?

12. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Einführung des Emissionshandels für Fluglinien verschoben werden müsse, wenn keine Einigung bezüglich einer Gleichberechtigung bei Zwischenstopps bei Langstreckenflügen erzielt werde?

13. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung bisher unternommen bzw. plant sie, um eine Einbeziehung von Teilstrecken ab einem Zwischenstopp bei Langstreckenflügen einzubeziehen?

Die Fragen 11, 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Emissionshandelsrichtlinie behandelt alle Flüge gleich, die einen EU-Flughafen berühren. Aus rechtlichen Gründen ist der Anknüpfungspunkt der Start oder die Landung in der EU. Damit verbunden ist, dass bei Flügen mit Zwischenlandungen außerhalb der EU nur der Teil einbezogen wird, der einen EU-Flughafen berührt. Dies gilt ebenfalls für alle Fluggesellschaften gleichermaßen; also auch für europäische Fluggesellschaften mit einem Langstreckenflug mit Zwischenlandung außerhalb der EU. Zwischenlandungen können aus ganz unterschiedlichen Gründen durchgeführt werden (etwa aus Gründen der Treibstoffeffizienz oder aus operativen Gründen, um Passagiere aufzunehmen). In der Folgenabschätzung der Kommission zur Richtlinienänderung wurde untersucht, ob zu erwarten ist, dass es durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zu zusätzlichen Zwischenlandungen kommen wird. Ergebnis war, dass eine zusätzliche Zwischenlandung wegen der relativ hohen Treibstoffkosten eines zusätzlichen Start- und Landevorgangs und dem Umweg zu einem Flughafen erst ab einem hohen Preis für CO_2-Zertifikate (ca. 75 Euro) wirtschaftlich ist. Darüber hinaus müssen der Zeitverlust und die Unannehmlichkeiten einer zusätzlichen Landung einbezogen werden. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Kosten des Emissionshandels – zumindest bei den derzeitigen Zertifikatspreisen – bei Langstreckenflügen kaum ins Gewicht fallen und es damit nicht zu zusätzlichen Zwischenlandungen oder Wettbewerbsverzerrungen kommen wird. Diese und andere Fragen werden im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel, der für Ende Dezember 2014 vorgesehen ist, eine Rolle spielen.

14. Welche Aktivitäten plant die Bundesregierung und/oder hat die Bundesregierung bisher in die Wege geleitet, um den Emissionshandel für den Luftverkehr weltweit einzuführen?

Die Bundesregierung beteiligt sich seit Jahren aktiv an der Entwicklung von Maßnahmen zur Begrenzung der klimawirksamen Emissionen des Flugverkehrs in den dafür zuständigen Foren, der Klimarahmenkonvention sowie der ICAO. In den Verhandlungen der Klimarahmenkonvention strebt die Bundesregierung gemeinsam mit den anderen EU-Staaten die Verabschiedung einer verbindlichen Obergrenze für die Klimagasemissionen des Flugverkehrs sowie die Einführung eines marktwirtschaftlichen Instruments an, das in der ICAO entwickelt werden soll. In der ICAO beteiligte sich die Bundesregierung aktiv an allen Arbeiten und Arbeitsgruppen zur Entwicklung und Einführung eines marktwirtschaftlichen Instruments. Die Bundesregierung beauftragte im Übrigen bereits 2002 eine Studie zur Entwicklung eines Emissionshandelssystems im internationalen Flugverkehr (Öko-Institut e. V.: Emissionshandel im internationalen Luftverkehr, Berlin, 2003) und legte damit eine der ersten Arbeiten im internationalen Raum hierzu überhaupt vor.

15. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer weltweiten Einführung des Emissionshandels für den Flugverkehr, und wie könnte dies nach Meinung der Bundesregierung erreicht werden?

Falls ein internationales Emissionshandelssystem von der ICAO entwickelt würde, müssten vor einer Einführung die Versammlung der ICAO und der ICAO-Rat zustimmen. Die nächste Versammlung der ICAO findet im Jahr 2013, die darauffolgende erst wieder im Jahr 2016 statt. Da bislang kein in der ICAO ausgearbeiteter Vorschlag vorliegt, wird es voraussichtlich nicht mehr möglich sein, 2013 über ein internationales Emissionshandelssystem im Flugverkehr zu entscheiden. Falls die ICAO-Versammlung 2016 ein Emissionshandelssystem verabschiedet, ist mit einem Vorlauf von mindestens zwei Jahren zur Vorberei-

tung zu rechnen. Ein internationales Emissionshandelssystem im Flugverkehr kann somit nicht vor 2018 in Kraft treten. Eine frühere Einführung ist nach derzeitigem Stand nur möglich, falls entweder sehr schnell ein ausgearbeiteter Vorschlag vorgelegt wird oder falls eine außerordentliche Sitzung in der ICAO zu diesem Thema angesetzt wird.

Der erste Schritt für die Einführung eines internationalen Emissionshandelssystems im Flugverkehr ist die Erarbeitung eines detaillierten tragfähigen Vorschlags für ein solches System und die Festlegung eines verbindlichen Minderungsziels. Basierend auf einem Vorschlag, den Australien bei der letzten Sitzung des ICAO-Rates am 2. November 2011 gemacht hat, könnte eine entsprechende Arbeitsgruppe bereits im Frühjahr 2012 nach der nächsten Sitzung des ICAO-Rates eingesetzt werden. Die ICAO könnte dabei auf die konstruktiven Arbeiten vor dem Jahr 2004 aufbauen.

16. Unterstützt die Bundesregierung die Meinung des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium Jan Mücke, dass es Strafen für Airlines, die sich nicht am Emissionshandel beteiligen, „nicht geben“ kann und dass sich „das Luftfahrtbundesamt an einem solchen Handelskrieg nicht beteiligen“ würde, angesichts des Umstands, dass das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung untersteht, nach der diesjährigen Novelle des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes, Start- und Landeverbote für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber in Deutschland anordnen muss (vgl. Wirtschaftswoche vom 10. Oktober 2011)?

17. Wie soll die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU gegenüber Drittstaaten durchgesetzt werden, wenn Deutschland vor Beginn des Emissionshandels bereits öffentlich Sanktionen ausschließt (vgl. Wirtschaftswoche vom 10. Oktober 2011)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Emissionshandelsrichtlinie sieht für alle Betroffenen Sanktionen für den Fall vor, dass sie die Pflichten aus der Richtlinie nicht erfüllen. Genau wie im stationären Bereich wird bei Nichtabgabe von Emissionsberechtigungen je Zertifikat eine Strafzahlung von 100 Euro fällig, zusätzlich zur weiter bestehenden Abgabepflicht. Zudem gibt es zur Durchsetzung der Berichtspflichten die Möglichkeit der Bußgeldverhängung. Erst wenn alle anderen Möglichkeiten der Verwaltungsvollstreckung erfolglos bleiben, sieht die Richtlinie vor, dass ein Mitgliedstaat bei der Europäischen Kommission eine Betriebsuntersagung beantragt und die Mitgliedstaaten diese gemeinsam umsetzen. Diese Möglichkeit ist als Ultima Ratio zur Durchsetzung der Pflichten aus der Richtlinie gedacht; einem solchen Schritt würden unter anderem Konsultationen mit der betroffenen Fluggesellschaft und dem Herkunftsdrittstaat vorangehen. Zur Beantragung einer Betriebsuntersagung ist in Deutschland Einvernehmen mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) herzustellen.

18. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die EU solle ihr System des Emissionshandels im Luftverkehr auf den eigenen Luftraum beschränken, mit der Konsequenz, dass bei einem Flug Washington–Frankfurt nur noch jene Emissionen mit Zertifikaten abgedeckt werden müssten, die innerhalb des europäischen Luftraums anfallen?

Aus Klimaschutzgründen bestand Einigkeit unter den Mitgliedstaaten, dass die Emissionen der gesamten Flugstrecke einbezogen werden, da es um die Reduktion der der EU zuzurechnenden Treibhausgasemissionen insgesamt geht und

dazu sämtliche auf einem Flug ausgestoßenen Emissionen gehören. Die Position der Bundesregierung ist in dieser Frage unverändert.

19. Wie positioniert sich die Bundesregierung gegenüber der Ansicht, dass das Beispiel Emissionshandel für Fluggesellschaften zeigt, dass Klimaschutz auf globaler Ebene nicht durch Gesetze der EU erzwungen werden kann?

Die in der Frage geäußerte Ansicht trifft auf den vorliegenden Sachverhalt nicht zu. Bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem handelt es sich um eine europäische Maßnahme, die ausschließlich den Luftverkehr erfasst, der EU-Flughäfen berührt. Es geht bei der Maßnahme nicht darum, globalen Klimaschutz zu erzwingen, sondern im Teilbereich des Luftverkehrs, der der EU zugerechnet werden kann, einen Beitrag zu leisten. Dieser Beitrag kann zu weiteren regionalen oder globalen Klimaschutzmaßnahmen in einer den Wettbewerb nicht verzerrenden Form anregen.

20. Welche alternative Vorgehensweise schlägt die Bundesregierung vor, um den Klimaschutz auf internationaler Ebene im Luftverkehr voranzubringen, sofern der europäische Emissionshandel im Luftverkehr scheitert?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel in der vorgesehen Form ein- und durchgeführt wird. Unabhängig davon wird sie sich weiterhin aktiv mit allen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten in der Klimarahmenkonvention und der ICAO für globale Maßnahmen einsetzen, die – sofern sie hinreichend wirksam ist – später das regionale System ersetzen können bzw. eine Anpassung des EU-Systems führen werden, so dass es mit dem globalen System kompatibel ist.

21. Plant die Bundesregierung die von ihr eingeführte Luftverkehrssteuer so umzugestalten, dass sie energieeffizientes Fliegen von Fluggesellschaften zukünftig verstärkt fördern will?

Mit dem Luftverkehrsteuergesetz wurde der Flugverkehr in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen, auch um Anreize für umweltgerechtes Verhalten zu setzen. Eine umfassende Untersuchung zu den Auswirkungen der Steuer auf den Luftverkehr wird im Rahmen des nach § 19 Absatz 4 des Luftverkehrsteuergesetzes zu erstellenden Evaluierungsberichtes erfolgen, der dem Deutschen Bundestag zum 30. Juni 2012 vorzulegen ist.

22. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Fluggesellschaften die Kosten des Emissionshandels ganz oder teilweise an die Kunden weitergeben können?

23. Wie möchte die Bundesregierung verhindern, dass die Fluggesellschaften kostenlos zugeteilte Zertifikate einpreisen und es so zu ungerechtfertigten Gewinnen (Windfall Profits) kommt?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorliegenden Studien zur Frage der Überwälzung der Zertifikatkosten auf die Ticket- und Frachtpreise kommen zu dem Ergebnis, dass diese Kosten – auch die Opportunitätskosten – zumindest teilweise an die Kunden weitergegeben werden. Inwieweit es zu so genannten windfall profits kommt, hängt von einer

Reihe von Faktoren (unter anderem der Markt- und Wettbewerbssituation) ab und kann derzeit von der Bundesregierung nicht beantwortet werden.

24. Welchen Anteil am weltweiten Treibhauseffekt hat der Flugverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Flugverkehr verursacht folgende Emissionen und atmosphärischen Prozesse, die klimawirksam sind:

- Emissionen von CO_2 (erwärmender Effekt),
- Bildung des treibhauswirksamen Gases Ozon infolge von NO_x-Emissionen (erwärmender Effekt),
- Minderung der atmosphärischen Konzentrationen des treibhauswirksamen Gases Methan, auch infolge der NO_x-Emissionen (abkühlender Effekt),
- Emission des treibhauswirksamen Gases Wasserdampf (erwärmender Effekt),
- Reflektion der Sonnenstrahlung durch die emittierten Sulfataerosole (abkühlender Effekt),
- Absorption der Sonnenstrahlung durch die emittierten Rußpartikel (erwärmender Effekt),
- Bildung von Kondensstreifen (erwärmender Effekt),
- Bildung zusätzlicher Zirruswolken (hohe, aus Eispartikeln bestehende Wolken) (erwärmender Effekt).

Bei den CO_2-Emissionen hat der Flugverkehr derzeit einen Anteil von 2,5 Prozent. Auf der Grundlage der aktuellen Ergebnisse zum Strahlungsantrieb machen die Effekte durch den Ausstoß von Stickoxiden, Rußpartikeln und Kondensstreifen noch ein Mal soviel aus. Hinzu kommt der Effekt durch die Zirruswolken (contrail cirrus), dessen Beitrag zum Strahlungsantrieb größer ist, als der von CO_2. Bezogen auf den Strahlungsantrieb hatte der Flugverkehr im Jahr 2005 einen Anteil zwischen 5 und 6 Prozent. Die abkühlenden Effekte sind dabei berücksichtigt. Wegen des Wachstums des Flugverkehrs seither dürfte der Anteil heute etwas höher sein.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333